

Dziennik ustaw państwa

dla
królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXV. Wydana i rozesłana dnia 28. marca 1902.

Treść: (№ 61—63.) 61. Obwieszczenie, dotyczące się uzupełnienia i częściowej zmiany Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 22. października 1894, na kolej w dolinie rzeki Ybbs, tudzież dokumentu koncesyjnego z dnia 20. maja 1898, na kolej lokalną Gstadt—Ybbsitz, z powodu zapewnionego tym kolejom podwyższenia gwarancyi państwa ze strony c. k. Rządu. — 62. Obwieszczenie, dotyczące się uzupełnienia i częściowej zmiany dokumentu koncesyjnego z dnia 22. czerwca 1897, na kolej żelazne Zeltweg—Wolfsberg i Unterdrauburg—Welenje, z powodu zapewnionego tym kolejom przez c. k. Rząd podwyższenia gwarancyi państwa. — 63. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Czeskiej Lipy do Szenowa Kamienickiego.

61.

Obwieszczenie Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 23. marca 1902,

dotyczące się uzupełnienia i częściowej zmiany Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 22. października 1894, Dz. u. p. Nr. 219, na kolej w dolinie rzeki Ybbs, tudzież dokumentu koncesyjnego z dnia 20. maja 1898, Dz. u. p. Nr. 92, na kolej lokalną Gstadt—Ybbsitz, z powodu zapewnionego tym kolejom podwyższenia gwarancyi państwa ze strony c. k. Rządu.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uzupełnia i zmienia się stosownie do artykułu XVII. ustawy z dnia 1. lipca 1901, Dz. u. p. Nr. 85, Najwyższy dokument koncesyjny z dnia 22. października 1894, Dz. u. p. Nr. 219, tudzież dokumentu koncesyjnego z dnia 20. maja 1898, Dz. u. p. Nr. 92, w następujący sposób:

I. Oprócz gwarancyi, zapewnionej Spółce stosownie do §. 4go, ust. II, l. 1, dokumentu koncesyjnego z dnia 20. maja 1898, Dz. u. p. Nr. 92, co do czystego wspólnego dochodu rocznego, równejjącego się sumie potrzebnej na opłacanie procentów po 4 od sta od zabezpieczonej hipotecznie na kolej nadybbsańskiej pożyczki pierwszeństwa w kwocie 2,400.000 zł. (4,800.000 K) i na spłatę rat amortyzacyjnych od tejże pożyczki, tudzież na spła-

canie procentów tej samej wysokości od emitowanych dla rzeczonej kolej akcji pierwszeństwa w kwocie imiennej 200.000 zł. (400.000 K) i umarzanie takowych, doliczając do tego nadto sumę potrzebną na takie same opłaty od pożyczki pierwszeństwa w kwocie imiennej 264.000 zł. (528.000 K), zaciągniętej w celu uzyskania kapitału na budowę kolej lokalnej Gstadt—Ybbsitz zapewnia się jej dalszą gwarancję państwa co do czystego dochodu rocznego w sumie maksymalnej 66.940 K, t. j. w sumie, jakiej potrzeba na spłacanie procentów po cztery od sta od pożyczki pierwszeństwa w kwocie imiennej 1,570.000 K, która zaciągnięta być ma na pokrycie potrzebnego zwiększenia kapitału budowy i na spłatę rat amortyzacyjnych tejże pożyczki, której umorzenie nastąpić powinno najpóźniej do dnia 1. kwietnia 1973.

II. Paragrafy 4 aż do 7 włącznie Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 22. października 1894, Dz. u. p. Nr. 219, obowiązujące w myśl postanowienia §. 4go, ust. 1 dokumentu koncesyjnego z dnia 20. maja 1898, Dz. u. p. Nr. 92, stosują się do tego podwyższenia gwarancyi w analogiczny sposób, z tą tylko różnicą, że majątek przedsiębiorstwa, wymieniony w ustępie czwartym §. 6go rzeczonego Najwyższego dokumentu koncesyjnego, z którego zaspakajane być mają wierzytelności państwa z tytułu zaliczek gwarancyjnych lub odsetek, obejmuje w szczególności także wynagrodzenie, jakie zapłacone być ma w razie odkupienia kolej (§. 4, ust. II, l. 3, lit. a, dokumentu koncesyjnego z dnia 20. maja 1898, Dz. u. p. Nr. 92).

III. §. 12 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 22. października 1894, Dz. u. p. Nr. 219, zmieniony §em 4ym, ust. 1, l. 2, dokumentu koncesyjnego z dnia 20. maja 1898, Dz. u. p. Nr. 92, uzupełnia się o tyle, że nadaje się Spółce upoważnienie do zaciągnięcia dalszej pożyczki pierwszeństwa w kwocie imiennej 1,570.000 *K*, którego warunki podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

IV. W uzupełnieniu §u 4go, ust. II, l. 3, lit. *a*, dokumentu koncesyjnego z dnia 20. maja 1898, Dz. u. p. Nr. 92, postanawia się, że z wymienionego tamże kapitału akcji zakładowych, który państwo wypłacić ma gotówką albo swemi własemi obligacyjami, potrącić należy w danym razie pretensje państwa z tytułu zalegających zaliczek gwarancyjnych razem z odsetkami.

Wittek r. w.

62.

Obwieszczenie Ministerstwa kolejów żelaznych z dnia 24. marca 1902,

tyczące się uzupełnienia i częściowej zmiany dokumentu koncesyjnego z dnia 22. czerwca 1897, Dz. u. p. Nr. 152, na koleję żelazne Zeltweg—Wolfsberg i Unterdrauburg—Welenje, z powodu zapewnionego tym kolejom przez c. k. Rząd podwyższenia gwarancyi państwa.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uzupełnia się i zmienia stosownie do artykułu XVII ustawy z dnia 1. lipca 1901, Dz. u. p. Nr. 85, dokument koncesyjny z dnia 22. czerwca 1897, Dz. u. p. Nr. 152, w następujący sposób:

I. Oprócz gwarancyi, zapewnionej Spółce w myśl §u 2go dokumentu koncesyjnego z dnia 22. czerwca 1897, Dz. u. p. Nr. 152, co do pożyczki pierwszeństwa w maksymalnej kwocie imiennej 6,400.000 zł. (12,800.000 *K*), zapewnia się jej jeszcze dalszą gwarancję państwa co do czego dochodu rocznego w kwocie maksymalnej 67,120 *K*, równającej się wydatkowi na opłacanie czteroprocentowych odsetek od pożyczki pierwszeństwa w kwocie imiennej 1,570.000 *K*, która ma być zaciągnięta w celu pokrycia tej sumy włożonego w budowę kapitału, o jaką wypadło sumę preliminaryną przekroczyć, a której umorzenie nastąpić powinno w takim samym czasie, jak i wyznaczono co do wymienionej już wyżej pożyczki pierwszeństwa, to jest najpóźniej do dnia 1. sierpnia 1972, tudzież wydatkowi na spłatę rat amortyzacyjnych tejże pożyczki.

II. Do tego podwyższenia gwarancyi stosują się §§. 2 aż do 6 włącznie przytoczonego powyżej

dokumentu koncesyjnego w analogiczny sposób, z tą atoli różnicą, że wymieniony w czwartym ustępie §u 5go majątek przedsiębiorstwa, z którego wierzytelności państwa z tytułu zaliczek gwarancyjnych lub odsetek mają być zaspakajane, obejmuje w szczególności także wynagrodzenie, jakie zapłacone być ma w razie odkupienia kolei (§. 17).

III. Ze zmianą drugiego ustępu §u 11go przytoczonego powyżej dokumentu koncesyjnego nadaje się Spółce upoważnienie do zaciągnięcia dalszej pożyczki pierwszeństwa w kwocie imiennej 1,570.000 *K*, którego warunki podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

IV. W uzupełnieniu §u 17go, l. 1, ust. 1 przytoczonego powyżej dokumentu koncesyjnego postanawia się, że z wymienionego tamże kapitału akcyjnego, który państwo ma zapłacić gotówką lub w swoich własnych obligacyjach, potrącone być mają w danym razie wierzytelności państwa z tytułu zalegających zaliczek razem z odsetkami.

Wittek r. w.

63.

Dokument koncesyjny z dnia 24. marca 1902,

na kolej lokalną z Czeskiej Lipy do Szenowa Kamienickiego.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Klemensowi Raschowi, właścielowi fabryki w Ullrichsthalu w spółce z Fryderykiem Bredschneidrem, burmistrzem w Czeskiej Lipie, Dr. Juliuszem Patzowskim, adwokatem w Czeskiej Lipie, Franciszkiem Hölzlem, przewodniczącym Rady powiatowej i właścicielem realności w Radeczu, Fryderykiem Bilkiem, kupcem i radnym miejskim w Czeskiej Lipie, Józefem Kleinem, właścicielem realności w Czeskiej Lipie, Karolem Heinrichem, właścicielem młyna w Czeskiej Lipie, Szczepanem Hellmichem, właścicielem realności w Wolfertycach, Wilhelmem Ottensem Schöblem, kupcem w Wolfertycach, Janem Albertem, fabrykantem w Wolfertycach-Nowej wiosce, Janem Zekertem młodszym, naczelnikiem gminnym w Meistersdorffie, Ignacym Voglem, fabrykantem i radnym w Meistersdorffie, Franciszkiem Wagnerem, naczelnikiem gminnym w Ullrichsthalu, Hermanem Müllerem, fabrykantem i radnym w Ullrichsthalu, Engelbertem Johnem, fabrykantem w Szenowie kamienickim, Adolsem Palme, fabrykantem w Szenowie kamienickim, Antonim Rösslerem, właścicielem gospody w Parchenie, Kajetanem Majem, fabrykantem w Parchenie, Franciszkiem Kohlerem, właścicielem realności w Górnym Prysiku, Franciszkiem Fiedlerem, właścicielem realności w Górnym Prysiku i Dr. Janem Wenzlem, adwokatem

tem i burmistrzem w Czeskiej Kamienicy, na ich prośbę koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej żelaznej parowej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna normalno-torowa z Czeskiej Lipy do Szenowa kamienickiego, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, tudzież ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolej, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, używają koncesjonariusze dobrodziejstw, w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidzianych.

§. 2.

Koncesjonariusze obowiązani są skończyć budowę kolej koncesjonowanej najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakotęż wykonania i urządzenia kolej zgodnie z koncesją, dać mają koncesjonariusze na żądanie Rządu stosowną kaucję w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolej koncesjonowanej nadaje się koncesjonariuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takotęż samo prawo nadane będzie koncesjonariuszom do wybudowania tych kolej podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznalby za potrzebną.

§. 4.

We względzie budowy kolej koncesjonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesjonariusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, przez Ministerstwo kolej żelaznych ustanowionych, jakotęż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238 Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851,

Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyżość, Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne, a natomiast trzymać się należnych osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesjonariuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która wnijęć ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesjonariuszów.

Zaciągnięcie pożyczki pierwszeństwa jest za zezwoleniem Rządu dopuszczalne tylko w takim razie, jeżeli Królestwo czeskie zapewni co do oprocentowania i umarzania takowej gwarancję czystego dochodu.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego, jakotęż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji przez Rząd zatwierzonego.

Statut Spółki jakotęż formularze emitować się mających akcji, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według posta-

nowieś, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyonarzyse zobowiązują się przystąpić także do zawartej przez spółki kolej austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w gotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swojemi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonarzy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej koncesyjowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyonarzy obowiązującymi wtedy, skoro tylko zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonarzyzach tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopełnienie ich na kolej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urzązonej i eksploatowanej z dozwolonymi ułatwieniami.

Koncesyonarzyse zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajoowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) mają być w analogiczny sposób stosowane zniżone ceny taryfowe, jakie obowiązują co do transportów wojskowych.

§. 8.

Trwanie koncesji z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolej w myśl §u 9go, lit b) ustawy

o koncesjach na kolej żelazne oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem rzeczonego czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §. 2im zobowiązania co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, i o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §. 11, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

§. 9.

Wyjawszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, koncesyonarz nie jest upoważniony do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolej koncesyjowanej.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolej koncesyjowanej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonarzy, mianowicie w tym przypadku, gdyby kolej ta została bezpośrednio połączona z jedną z tych kolej, na których ruch utrzymuje Rząd.

W przypadku takim koncesyonarzyse zwracać mają Rządowi koszt z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, lub według okoliczności, ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontraktie ruchu, który zawarty będzie z koncesyonarzyzami.

§. 10.

Koncesyonarzyse obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami, w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, wymienionemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, i to w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak małe pociągi jak i pojedyncze wozy kolejami współużywanymi lub niektórymi jej częściami, opłacając za to stosowne wynagrodzenie.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kiedykolwiek kolej koncesyjowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu, a to pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne koncesyjowanej kolej w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą

odkupu, z nich strącone będą czyste dochody najniemniejsielszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków, ciążące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem, i wszelkie inne daniny publiczne uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Czysty średni dochód roczny, w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesyjuszowi jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby jednak kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty w myśl postanowień ustępów 1 aż do 3 obliczony, bez uwzględnienia dodatku w ustępie 2 przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała ratę ryczałtową, potrzebnej na programowe oprocentowanie i umarzanie pożyczki hipotecznej, jaka w celu uzyskania kapitału zaciągnięta będzie w Banku krajowym Królestwa czeskiego za porękę tegoż królestwa, tudzież na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umarzanie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie w miejsce koncesyjuszy spłacanie z własnych funduszy rzeczonej pożyczki hipotecznej w umówionych terminach płatności aż do zupełnego jej umorzenia, wzmiankowaną zaś powyżej ratę ryczałtową za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesyjuszom podatek rentowy od tej renty odkupu opłacać się mający.

5. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze

rent w myśl ustępów powyższych koncesyjuszom płacić się mających, zapłacić kapitał, wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez sie rozumie dodatku w myśl postanowień ustępu 2, jeżeliby się takowy w nich zawierał.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

6. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, pod ll. 1 aż do 5 przepisanego, bez dalszej zapłaty, własność wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych, i używanie kolej niemniej koncesyjowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, a według okoliczności kolej podjazdowe, własnością koncesyjuszy będące i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakotęż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

7. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji Rządu.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- termin, od którego nastąpi odkupienie;
- przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensji państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejście mają na państwo;
- kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu (l. 1 do 5), według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia osobnego komisarza do czuwania nad tem,

żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu tego osobnego komisarza.

To samo rozumie się o wszelkim przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

9. Koncesyjusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku, w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyjusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa, a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodząć będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

10. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 7), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyjusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich jeszcze do tego celu potrzebował.

§. 12.

Gdy koncesja upłynie i od dnia jej upłynięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyjowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależytości, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, według okoliczności kolej podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne własnością koncesyjuszów będące, jakoteż fun-

dusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 11, ustępie 6.

Tak wtedy gdy koncesja upłynie, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzymają koncesyjusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, gdyby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyjuszka z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolei.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i ich urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funkcyjusza, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem funkcyjuszów na koszt koncesyjuszów

W razie utworzenia się spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo hywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za stosowne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawały, koncesji lub statutom Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzec przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzyi, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczone się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegać środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za nieistniejącą nadal jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Wittek r. w